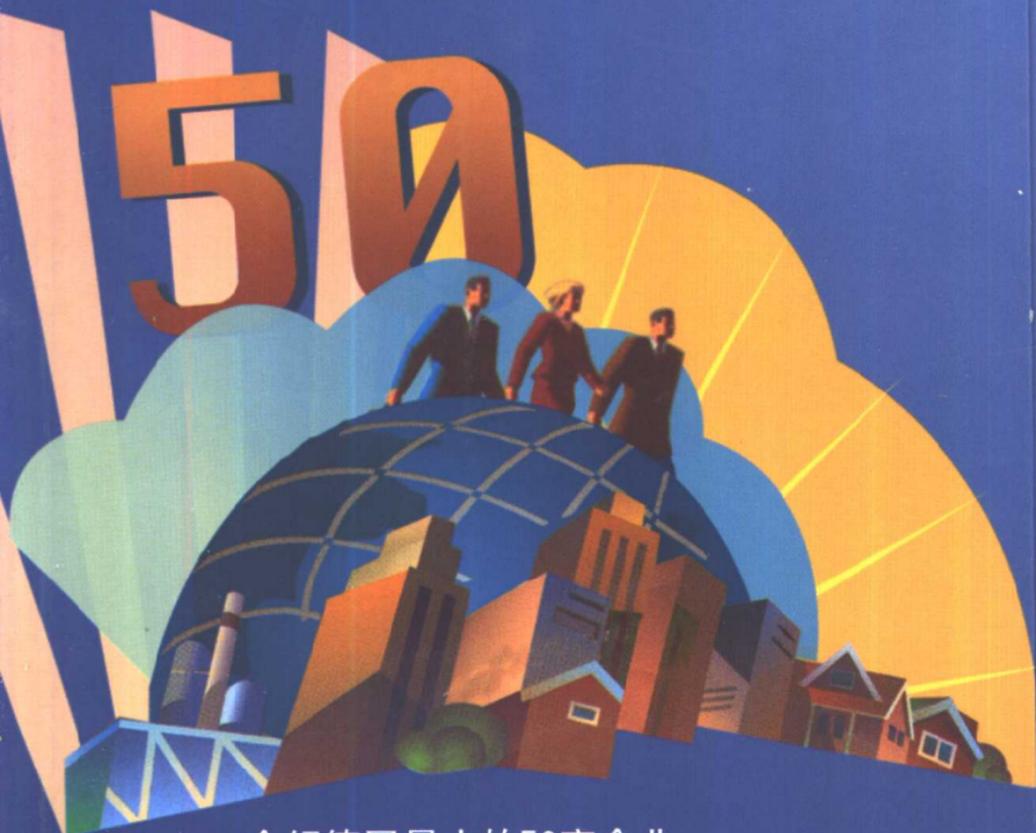


德国企业50强 (德汉对照)

DIE 50 DEUTSCHEN TOP-UNTERNEHMEN

郑春荣 编著



- 介绍德国最大的50家企业
- 帮助读者提高专业德语阅读水平

同济大学出版社

DIE 50 DEUTSCHEN
TOP-UNTERNEHMEN
德国企业 50 强

Zheng Chunrong
郑春荣 编著

同济大学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

德国企业 50 强/郑春荣编著. —上海: 同济大学出版社, 2002.1

ISBN 7 - 5608 - 2345 - 9

I. 德... II. 郑... III. ①企业-简介-德国 ②企业管理-经验-德国 IV. F279.516

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2001) 第 077162 号

德国企业 50 强

作者 郑春荣 编著

责任编辑 吴凤萍 责任校对 吴空 装帧设计 潘向葵

出版 同济大学出版社
发行

(上海四平路 1239 号 邮编 200092 电话 021 - 65985622)

经销 全国各地新华书店

印刷 常熟市印刷八厂

开本 787mm×960mm 1/32

印张 8.375

字数 167 000

版次 2002 年 1 月第 1 版 2002 年 1 月第 1 次印刷

书号 ISBN 7 - 5608 - 2345 - 9/H · 307

定价 12.50 元

本书若有印装质量问题, 请向本社发行部调换

内容提要

本书采用德汉对照的形式，介绍了德国销售额最大的前50家企业，着重描述了若干知名公司的历史、业务领域及其战略，此外还提供了大量的地址以及最主要的财务结算数据。附录中提供了德国企业50强的排名表，最大的十家银行和10家保险公司的排名表以及关于德国企业形式的说明。

本书不但可作为德语学习者的阅读材料，对于不懂德语但想了解德国企业的普通读者来说也是一本很好的参考书。

责任编辑：吴凤萍

封面设计：潘向蓁

Inhaltsverzeichnis

目 录

DaimlerChrysler.....	(1)
戴姆勒-克莱斯勒.....	(7)
Volkswagen.....	(13)
大众汽车.....	(20)
Siemens.....	(26)
西门子.....	(31)
Allianz.....	(36)
安联.....	(41)
Deutsche Bank.....	(46)
德意志银行.....	(53)
E.ON.....	(60)
易·昂.....	(66)
Metro.....	(72)
麦德龙.....	(76)
Münchener Rück.....	(81)
慕尼黑再保险.....	(86)
RWE.....	(91)
莱茵-威斯特法伦电力股份公司.....	(96)
Deutsche Telekom.....	(101)

德国电信.....	(105)
BMW.....	(109)
宝马.....	(115)
ThyssenKrupp.....	(121)
蒂森-克虏伯.....	(126)
Rewe Gruppe.....	(131)
雷孚集团.....	(137)
EDEKA.....	(141)
埃德卡.....	(147)
BASF.....	(151)
巴斯夫.....	(157)
Robert Bosch.....	(161)
罗伯特·博世.....	(166)
Bayer.....	(170)
拜耳.....	(174)
Bertelsmann.....	(177)
贝塔斯曼.....	(185)
MAN.....	(190)
曼.....	(194)
Lufthansa.....	(197)
汉莎航空.....	(201)
Kurzprofile der großen 50 Unternehmen in Deutschland 德国企业 50 强简介.....	(204)
Die Branchen der Top 50 in Deutschland 德国企业 50 强所属行业.....	(223)

Erklärungen zu Unternehmensformen in Deutschland.....	(225)
德国企业形式说明.....	(235)
Glossar	
词汇表.....	(243)
Abkürzungen	
缩写.....	(249)
Tabelle 1: Rangliste der großen 10 Banken und Geldinstitute in Deutschland	
附表 1: 德国 10 家最大的银行与金融 机构排名表.....	(251)
Tabelle 2: Rangliste der großen 10 Versicherungen in Deutschland	
附表 2: 德国 10 家最大的保险 公司排名表.....	(252)
Nachwort.....	(253)
后记.....	(256)
Literatur	
参考文献.....	(258)

DAIMLERCHRYSLER

DaimlerChrysler

1999: Platz 2, 2000: Platz 5 (weltweit)

Branche: Automobilindustrie, Luft- und Raumfahrt-
industrie, Elektroindustrie, Dienstleistungen

Rechtsform: Aktiengesellschaft, 1.003.300.000 Aktien,
1.900.000 Aktionäre

Großaktionäre: Deutsche Bank, rd. 12%; Scheichtum
Kuwait, rd. 7%

Geschäftsjahr: 1. Januar bis 31. Dezember

Adresse Deutschland: DaimlerChrysler AG, 70546
Stuttgart

Telefon: (07 11) 17-1, Fax: (07 11) 17-9 40 22

Adresse USA: DaimlerChrysler AG, Auburn Hills,
Michigan, 48326-2766

Telefon: (001-2 48) 5 76-5741,

Fax: (001-2 48) 5 76-47 42

Internetadresse: www.daimlerchrysler.com

Es war die größte Firmenfusion in der Automobil-
geschichte: Am 7. Mai 1998 verkündeten Daimler-Chef
Jürgen Schrempp und Chrysler-CEO Robert Eaton in

London, dass die beiden Autohersteller fusionieren würden. Mit einem Schlag entstand der zweitgrößte Automobilhersteller der Welt und gleichzeitig das damals zweitgrößte Unternehmen überhaupt, was die Umsatz-zahlen betrifft.

Hervorgegangen ist dieser Global Player eigentlich aus mehreren Familienbetrieben, vor allem der 1883 gegründeten Benz & Cie. Rheinischen Gasmotorenfabrik von Carl Benz, der ersten Automobilfabrik der Welt, und der 1890 entstandenen Daimler-Motoren-Gesellschaft von Gottlieb Daimler. Die beiden Erfinder hatten vor allem in den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts für zahlreiche Innovationen gesorgt: Benz entwickelte den ersten Omnibus, Daimler den ersten Lastwagen; schon 1902 wurde der Name „Mercedes“ geschützt und die zwei Unternehmen wuchsen rasch. In der deutschen Wirtschaftskrise der zwanziger Jahre sahen sich beide Firmen dann zur Fusion gezwungen und 1926 entstand die Daimler-Benz AG mit Sitz in Stuttgart-Untertürkheim.

Neben dem Ausbau der Produktion von Personen- und Nutzfahrzeugen stieg Daimler-Benz mit den berühmten „Silberpfeilen“ auch in die Fertigung von Rennwagen ein. Die Nazis schließlich bedienten sich des Unternehmens zu Propaganda-Zwecken und später dann

für die Rüstungsproduktion: In Stuttgart-Untertürkheim wurden bald schon Großmotoren für Flugzeuge und Schiffe gebaut, die Firmenkonstrukteure entwickelten Triebwerke für den Krieg und zahllose Zwangsarbeiter wurden in den Produktionsstätten des Konzerns ausgebeutet.

Nach dem Krieg waren viele Werke zerstört und die Firmenteile in Ostdeutschland verstaatlicht und demontiert worden. So konnte erst 1946 wieder mit dem Bau von Lastwagen begonnen werden. Ein Jahr später kamen dann auch wieder Pkws hinzu. Mit dem Wirtschaftswunder florierte auch Daimler-Benz: Das Unternehmen expandierte ins Ausland, kaufte andere Gesellschaften hinzu und baute neue Produktionsstätten auf. 1969 wurden in Hannover die Hanomag-Henschel-Fahrzeugwerke gegründet, 1970 als Joint-venture mit MAN die Motoren- und Turbinen-Union München (MTU), die Daimler-Benz in den achtziger Jahren dann ganz übernehmen sollte.

Die folgenden Zeiten waren recht turbulent für den alteingesessenen Automobilkonzern. Vorstandschef Edzard Reuter, der sein Amt 1986 antrat, glaubte nicht recht an die Zukunft des Autos und unternahm alle Anstrengungen, Daimler zu einem „integrierten Technologiekonzern“ umzubauen, der in vielen Geschäfts-

feldern tätig ist: Dornier wurde aufgekauft, die AEG, 1989 folgte die Übernahme der Mehrheit von MBB, die Gründung der Deutschen Airbus GmbH und 1990 die der Daimler-Benz Inter Services AG (Debis). 1993 schließlich kaufte Daimler 51,4% der niederländischen Flugzeugbauer Fokker.

Spätestens zu diesem Zeitpunkt war Reuters Traum vom integrierten Technologiekonzern ausgeträumt. Die Wende im Osten und das Ende des Kalten Krieges ließen die Geschäfte mit der Rüstung stark zurückgehen und AEG wie Dasa machten Verluste, übertroffen noch von Fokker. Reuter, dessen Konzernumbaustrategie an die 70.000 Arbeitsplätze gekostet hatte, musste gehen. Sein Nachfolger wurde Jürgen Schrempp, der zwar als Dasa-Chef zuletzt einen Jahresfehlbetrag von stolzen 4,2 Milliarden Mark ausweisen musste, letztlich aber doch vom Aufsichtsrat gewählt wurde, weil er einen harten Sanierungskurs und eine starke Orientierung am Shareholder Value versprach.

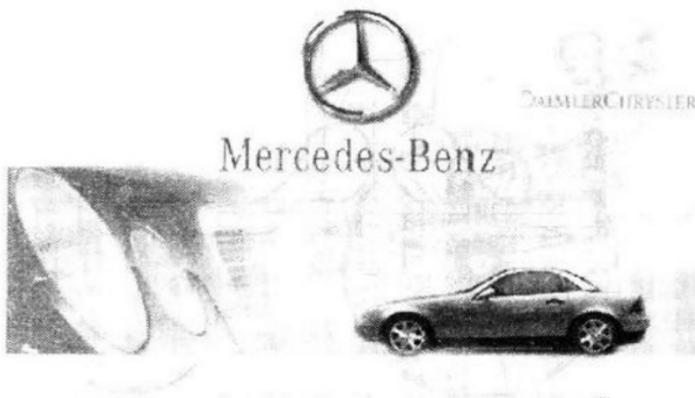
Beides führte er dann auch rigoros durch: Die AEG wurde zum Teil verkauft, die Frankfurter Zentrale aufgelöst, die Reste in den Konzern integriert. Die Zahlungen an Fokker stellte Schrempp ein, bis das Unternehmen fast den Konkurs anmelden musste und abgestoßen werden konnte. Die Dornier Luftfahrt GmbH

wurde mit einer Morgengabe von 300 Millionen Mark an das US-Unternehmen Fairchild abgegeben und die damals noch bestehende Mercedes-Benz AG 1997 ganz in die Daimler-Benz AG eingegliedert. Der neuerliche Konzernumbau mit der Konzentrierung auf die Kerngeschäftsfelder kostete rund 40.000 Arbeitsplätze und hatte viele Standortschließungen zur Folge, führte aber auch binnen eines Jahres dazu, dass die Daimler-Benz AG wieder schwarze Zahlen schrieb.

1998 folgte schließlich Schrempps größter Coup: die Fusion mit dem amerikanischen Autohersteller Chrysler. Formal sind beide Partner gleichberechtigt, was sich in den beiden Konzernzentralen in Stuttgart und Auburn ausdrückt. Der vorzeitige Rücktritt von Chrysler-Chef Robert Eaton im Januar 2000 deutet aber auf eine Stärkung der Machtposition des deutschen Partners hin, denn nun führt Jürgen Schrempp, der seine Laufbahn als einfacher Kfz-Lehrling bei Daimler-Benz begann, den zweitgrößten Automobilkonzern der Welt alleine. Und er setzt die Umstrukturierung konsequent fort: Die Mehrheit am Debis-Systemhaus wird für 5,5 Milliarden Euro an die Deutsche Telekom verkauft, die Bahntochter Adtranz im August 2000 für 790 Millionen Euro an den kanadischen Luftfahrt- und Bahntechnikkonzern Bombardier. Gleichzeitig stieg Daimler-Chrysler für 21,1 Milliarden Euro und mit 34% beim japanischen

Autobauer Mitsubishi Motors ein, um künftig verstärkt am Kleinwagengeschäft und in Asien zu profitieren. Relativ neu ist auch das wieder aufgenommene Engagement im Motorsport mit dem McLaren-Mercedes-Team in der Formel 1.

Seit der Fusion mit Chrysler, die im November 1998 formal abgeschlossen war, gliedert sich der Konzern in fünf bis sechs große Geschäftsfelder (je nachdem, ob man die Industriebeteiligungen dazu nimmt oder nicht), die sich in insgesamt 23 Unterbereiche aufteilen lassen. Die folgende Gliederung folgt weitgehend dem konzerninternen Organigramm: Personenwagen, Chrysler Group, Nutzfahrzeuge, Dienstleistungen, Luft- und Raumfahrt, Direkt geführte industrielle Beteiligungen.





戴姆勒-克莱斯勒

全球排名：1999 年第 2 位，2000 年第 5 位

所属行业：汽车工业，航天航空工业，电气工业，服务业

法律形式：股份公司，1003300000 股，1900000 名股东

大股东：德意志银行，约 12%；科威特酋长，约 7%

营业年度：1 月 1 日至 12 月 31 日

在德国的地址：戴姆勒-克莱斯勒股份公司，70546 斯图加特

电话：(07 11) 17-1，传真：(07 11)17-9 40 22

在美国的地址：戴姆勒-克莱斯勒股份公司，奥本希尔、密歇根，48326-2766

电话：(001-2 48) 5 76-57 41，

传真：(001-2 48) 5 76-47 42

网址：www.daimlerchrysler.com

这是汽车行业历史上最大的公司间合并：1998 年

5月7日戴姆勒总裁于尔根·施伦佩和克莱斯勒首席执行官罗伯特·依同在伦敦宣布两家汽车生产商合并，由此全球第二大汽车生产商应运而生，合并后的公司当时在销售额方面也名列全球企业的第二位。

这家全球性公司（戴姆勒）原本是由多个家族企业构成的，其中主要有1883年卡尔·奔驰建立的世界上首家汽车厂“奔驰莱茵燃气发动机厂”，以及1890年由哥特里布·戴姆勒建立的戴姆勒发动机公司。这两位发明家尤其在19世纪的90年代作出了众多创新：奔驰开发了第一辆大客车，戴姆勒开发了第一辆载重汽车；早在1902年，“梅塞迪斯”这个名字就获得了专利保护，而且这两家公司得到了迅速发展。在20年代德国爆发经济危机期间，两家公司被迫合并，并在1926年形成了总部设在斯图加特—下图克海姆的戴姆勒—奔驰股份公司。

除了扩建客车与商用汽车的生产外，戴姆勒—奔驰公司还以著名的“银箭”品牌进入了赛车制造领域。后来，纳粹利用该公司来为其进行宣传，此后，又把它用于军备生产：不久以后，在斯图加特—下图克海姆就建造了用于飞机和轮船的大型发动机，公司的设计师们开发了战争用的驱动装置，而且众多的劳工在该康采恩的生产车间里被强制劳动。

在战后，许多工厂被摧毁了，而且在德国东部的公司分部被国有化了，设备被拆装了。因此，直到1946年才重新开始建造载重汽车，一年以后客车生产也增加进来。随着经济奇迹的实现，戴姆勒—奔驰公司也出现了繁荣：公司扩张到了国外，增购了其他公司，并

建立了新的生产基地。1969年在汉诺威建立了汉诺马克-亨舍尔车辆厂，1970年建立了作为与曼公司合资企业的慕尼黑发动机与涡轮机联盟（MTU）（戴姆勒-奔驰公司后来于80年代全部接收了此合资企业）。

接下来的年代对于这家古老的汽车集团来说是相当动荡的。于1986年上任的董事会主席埃德察特·罗伊特对汽车工业的未来缺乏足够的信心，因此他尽了一切努力把戴姆勒改建成一个在许多业务领域开展活动的“综合工艺康采恩”：收购了道尼尔公司、通用电气公司（AEG），接着在1989年购买了MBB的大部分股份，建立了德国空中客车有限责任公司，1990年建立了戴姆勒-奔驰国际服务股份公司（德比斯），又于1993年购买了荷兰飞机制造公司福克51.4%的股权。

但是，最终罗伊特建立“综合工艺康采恩”的梦想破碎了。东欧的变革以及冷战的结束使得军备业务大幅下降，通用电气公司以及达萨公司都亏损了，福克公司亏空更大。罗伊特的康采恩重组战略一度付出了约7万个工作岗位的代价，如今罗伊特必须走人。他的后任是于尔根·施伦佩，他虽然此前在担任达萨公司总裁时年亏空额达到了足足42亿马克，但是最终他还是被监事会选为董事会主席，原因在于他允诺奉行严格的整治路线并坚持以股东价值为准。

后来他严格实施了这两点：通用电气公司被部分出售了，法兰克福总部被解散了，其余部分被并入到了集团中。施伦佩停止了向福克公司的付款，直到该公司几近申请破产并得以被剥离出去。道尼尔航天有